



Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli, w Polsce nie funkcjonuje jednolity, kompleksowy system umożliwiający gromadzenie oraz wykorzystywanie danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działają jedynie lokalne i regionalne systemy, ale nie tworzą one spójnej całości, pozwalającej na zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie krajowym.

NIK stwierdza, że ani Ministerstwo Infrastruktury ani Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie podejmowały skutecznych działań na rzecz zintegrowania tych systemów oraz pełnego wykorzystania istniejących baz danych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwraca też uwagę, że wciąż nie udało się wyeliminować błędów w bazach SEWIK i CEPIK, i dlatego na razie nie mogą one stanowić wiarygodnych źródeł informacji.

Polska, w porównaniu do innych krajów Unii Europejskiej, nadal pozostaje krajem o niskim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczba wypadków i zabitych, choć z roku na rok maleje, nadal jest bardzo wysoka: w 2015 r. odnotowano blisko 32 700 wypadków, w których zginęło ponad 2900 osób. Szczególnie niepokojący jest wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków drogowych w porównaniu do innych krajów europejskich, który w Polsce wynosi 9,4, a np. w Holandii - 5, Portugalii - 2,1, w Niemczech - 1,1, a nawet w Rumunii - 7,5.

Zdaniem NIK nieodłącznym elementem kompleksowego i spójnego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego powinien być system gromadzenia i wykorzystywania informacji na ten temat. Eksperti są bowiem zgodni, że tylko obiektywna wiedza o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego pozwoli na podejmowanie racjonalnych decyzji, pozwalających na jego poprawę.

Najważniejsze stwierdzone nieprawidłowości

W Polsce działa szereg instytucji, które odpowiedzialne są za sprawy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego m.in: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (w czasie kontroli MliR), MSWiA (w czasie kontroli MSW), Krajowa Rada

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, policja, zarządcy dróg, czy pełnomocnik ds. regulacji i harmonizacji bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Brakuje jednak jednolitego, spójnego i kompleksowego systemu, który umożliwiłby gromadzenie oraz wykorzystywanie danych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Funkcjonujące lokalne i regionalne systemy nie tworzą spójnej całości pozwalającej na zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie krajowym.

Zarówno w MliR, jak i w KRBRD, dysponowano już od początku 2014 r. opracowaniami zawierającymi założenia do koncepcji systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, to nie dokonano oceny tych założeń. Nie przeprowadzono nawet rzetelnej analizy zmian legislacyjnych koniecznych do stworzenia takiego systemu, w tym analizy przepisów dotyczących ochrony danych osobowych. Nie ustalono, które podmioty mają uczestniczyć w systemie, nie sprecyzowano ich kompetencji, ani nie określono sposobu obiegu informacji pomiędzy poszczególnymi jednostkami, sposobu i zakresu dokonywania analiz gromadzonych danych oraz metod ich wykorzystywania. W końcu nie wyznaczono jaka instytucja ma być odpowiedzialna za prowadzenie oraz zarządzanie centralną bazą danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

NIK zwraca uwagę, że w przyszłym systemie gromadzenia i wykorzystywania informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego nie określono roli Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Minister Infrastruktury i Rozwoju dopiero po ponad roku (w czerwcu 2015 r.) podjął decyzję o włączeniu POBR do przyszłego systemu. Do dnia zakończenia kontroli nie sprecyzowano, który podmiot odpowiedzialny będzie ostatecznie za funkcjonowanie POBR oraz jakie dane będą gromadzone w tej bazie. Tym samym nie wypracowano modelu systemu zbierania i wykorzystywania danych o bezpieczeństwie w ruchu drogowym.

Dopiero po otrzymaniu raportu Banku Światowego - w marcu 2015 r.- rozpoczęto wstępne prace nad integracją systemów.

W Polsce funkcjonują lokalne i regionalne systemy zbierania i wykorzystywania danych, jednakże nie tworzą one spójnej całości pozwalającej na zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie krajowym. System taki działa w GDDKiA, w zdecydowanej większości samorządów województw, miast na prawach powiatu oraz powiatach. Sporadycznie natomiast systemy takie są wykorzystywane przez burmistrzów oraz wójtów. NIK pozytywnie ocenia fakt, że zarządcy dróg tworzą takie systemy, ponieważ ułatwiają one bieżące zarządzanie bezpieczeństwem na drogach. Jednocześnie Izba zauważa, że systemy te różnią się zakresem gromadzonych danych, częstotliwością ich zbierania, zakresem dokonywanych analiz, a także definicjami poszczególnych pojęć. Bez ujednolicenia tych systemów nie jest możliwe wykorzystanie ich potencjału do zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w skali całego kraju.

Nadal dużym problemem jest rzetelność i wiarygodność centralnych baz danych. Podstawowym rejestrem, będącym źródłem większości tworzonych analiz

NIK o danych dotyczących brd

Utworzono: piątek, 19, luty 2016 11:32

dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jest SEWiK (System Ewidencji Wypadków i Kolizji). Gromadzone są w nim takie dane jak: charakterystyka miejsca zdarzenia drogowego, warunki atmosferyczne, rodzaj zdarzenia, informacje o uczestniczących w nim pojazdach, informacje dotyczące uczestników oraz przyczyny zdarzenia drogowego. NIK zwraca uwagę, że w kontrolowanym okresie aż 41 proc. zarejestrowanych zdarzeń drogowych (wypadki i kolizje) nie posiadało przyporządkowanych współrzędnych GPS, co ewidentnie utrudniało policjantom oraz innym podmiotom lokalizowanie miejsca zdarzenia drogowego.

Także i drugi rejestr - CEPiK (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców) - zawiera dużo błędnych informacji. NIK podkreśla, że dane te były często niekompletne, niepoprawnie zapisane lub nieaktualne. Przykładowo do Centralnej Ewidencji Kierowców nie przekazywano informacji o unieważnieniu prawa jazdy z powodu zgonu kierowcy. W sumie Centralna Ewidencja nie posiadała aktualnych i wiarygodnych informacji o statusie praw jazdy blisko 650 tys. kierowców.

NIK zwraca również uwagę, że nie funkcjonuje zintegrowana baza danych umożliwiająca rzetelne określenie liczby oraz kosztów świadczeń medycznych udzielonych w związku z wypadkami drogowym. Ani Ministerstwo Zdrowia, ani NFZ nie gromadzą takich danych. W ramach Ogólnopolskiego Badania Chorobowości Szpitalnej Ogólnej dane o kosztach świadczeń udzielonych w związku z wypadkiem komunikacyjnym przekazywane są przez szpitale do Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego (Państwowy Zakład Higieny). Jednakże dane te są niekompletne, dotyczą jedynie świadczeń udzielonych w ramach hospitalizacji, a stosowana przez placówki medyczne definicja wypadku komunikacyjnego nie jest spójna z definicją wypadku drogowego, którą stosuje Policja. W efekcie statystyka dotycząca ofiar wypadków jest mało wiarygodna.

Ustalenia kontroli wskazują na konieczność bezzwłocznego podjęcia skoordynowanych, systemowych działań prowadzących do wdrożenia realnych mechanizmów zarządzania bezpieczeństwem na drogach. W tym celu konieczna jest harmonijna współpraca pomiędzy ministrami właściwym ds. transportu, bezpieczeństwa, administracji oraz cyfryzacji.

Źródło: NIK